

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA

GUSTAVO MEIRA MENINO

O comércio do Arquipélago da Madeira: rotas, agentes e trajetórias, 1735-1745

GUARULHOS

2019

GUSTAVO MEIRA MENINO

O comércio do Arquipélago da Madeira: rotas, agentes e trajetórias, 1735-1745

Trabalho de conclusão de curso
apresentada à Universidade Federal de
São Paulo como requisito parcial para
obtenção do grau em Licenciado em
História

Orientador: Prof. Dr. Maximiliano M. Menz

Guarulhos, 2019

MENINO, Gustavo Meira.

O comércio do Arquipélago da Madeira: rotas, agentes e trajetórias, 1735-1745 / Gustavo Meira Menino. Guarulhos, 2019.

1 f.

Trabalho de conclusão de curso (Licenciatura em História) - Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2019.

Orientação: Maximiliano Mac Menz.

Título em inglês: The Madeira Archipelago Trade: Routes, Agents and Trajectories, 1735-1745

1. Economia Global. 2. Ilha da Madeira. 3. Grupos Mercantis. I. MENZ, Maximiliano M.. II. O comércio do Arquipélago da Madeira: rotas, agentes e trajetórias, 1735-1745

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar quero agradecer aos meus pais, Eliana e Donizeti, pois sem eles nada que fiz seria possível. Foram eles que, de inúmeras maneiras, fizeram com que eu chegasse até aqui, sempre dispostos a fornecerem todo o suporte material e imaterial necessário para que eu pudesse aproveitar ao máximo a experiência acadêmica destes longos 5 anos. Para minha irmã, Bia, meu cunhado, Wagner, e minha avó, Dona Maria agradeço imensamente por todo apoio familiar. Sem eles não sou nada.

Em segundo lugar quero agradecer ao Max, o orientador impaciente mais paciente que o mundo já viu, que aguenta minhas presepadas desde 2017, quando prontamente me aceitou como orientando mesmo que eu estivesse perdido. Ele foi responsável por me mostrar caminhos que eu sequer sabia que existiam.

Aos grandes amigos que são como irmãos mais velhos, Diego, André e Felipe, amigos que o “maxismo” me deu, eu agradeço imensamente por toda ajuda acadêmica, a qual exigiu (e ainda exige) muita paciência. Agradeço também pelo companheirismo, pelas inúmeras discussões políticas, sobre futebol ou sobre qualquer assunto. A história econômica me deu irmãos.

Durante a graduação fiz bons amigos, dentro e fora da história, como o Bruno, a Iza, a Ju, o Roberto, o Junior, a Dani e o Jason. A estes eu só tenho a agradecer, me salvaram de diferentes formas inúmeras vezes. Além disso, todos os professores que tive foram especiais a sua maneira, mas agradeço especialmente ao professor Zeca, um dos grandes responsáveis pelo meu amadurecimento de moleque falastrão a historiador.

Para encerrar estes agradecimentos, tenho muito a agradecer a Mariana, que há um bom tempo faz cada um dos meus dias valerem a pena. É ela quem me incentiva a fazer tudo melhor. Agradeço também sua família, que desde sempre me acolheu como parte dela.

Creio que o mar, tal como o vemos e amamos, continua sendo o mais suntuoso documento sobre sua vida passada (Braudel, 1949 [2016], p. 59)

Deus deu aos madeirenses um berço estreito para nascer e o mundo inteiro para morrer. (Vieira, 2017, p.9)

RESUMO: Esta pesquisa tem como objetivo fazer um levantamento a respeito das embarcações e dos mercadores que atuaram no arquipélago da Madeira entre 1735 e 1745. Através da quantificação e do exame de registros alfandegários, das entradas e saídas de portos portugueses em Lisboa e na Ilha, pretende-se discutir as cargas e as rotas dos capitães e mercadores envolvidos no comércio com o arquipélago. Essa análise pretende contribuir com discussões a respeito do enquadramento econômico da Madeira na Economia Global durante o século XVIII, além de, por meio da reconstituição de algumas trajetórias, apontar algumas características dos mercadores que passaram pelo Porto de Funchal.

Palavras-chave: Ilhas Atlânticas; Grupos Mercantis; Economia Global; História Atlântica;

ABSTRACT: The aim of this research is to analyze the ships and merchants who played an important part of their activities in the Madeira archipelago between 1735 and 1745. Through the quantification and the exam of customs records, entrance and departure from Portuguese's ports in Lisbon and Madeira Island, intend to discuss the cargos and the routes of the captains and merchants who would be involved in the commerce with the archipelago. This analysis intends to contribute with discussions about the economic role of Madeira in the Global Economy in the eighteenth century, besides, through the reconstitution of some trajectories, point out some features about the merchants who have gone through Funchal Port.

Keywords: Atlantic Islands; Mercantile Groups; Global Economy; Atlantic History;

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Origem das Embarcações (1735-1745).....	16
--	----

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Produção de Açúcar na Madeira (adaptação de Alberto Vieira).....	22
--	----

ABREVIATURAS

ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo (Lisboa)

TSTD - Trans-Atlantic Slave Trade Database

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
Capítulo 1. ROTAS E MERCADORIAS.....	13
1.1 A Madeira na Geografia Econômica do Atlântico.....	13
1.2 Mercadorias: origens, destinos e importâncias.....	17
Capítulo 2. AGENTES E TRAJETÓRIAS.....	31
2.1 Capitães e mercadores: origens.....	31
2.2 As rotas.....	32
2.3 Trajetórias.....	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	45
FONTES.....	48
BIBLIOGRAFIA.....	49

Introdução

As ilhas e arquipélagos do Atlântico Ocidental foram fundamentais no processo de expansão do Império Português, ainda no século XV. Em seu ápice, Portugal contava com domínios, colônias e possessões na América, na África e na Ásia¹. Em seus primeiros anos, as ilhas serviram como uma experiência inicial de colonização, como espaços de povoamento e de fornecimento de matérias-primas e produtos agrícolas complementares à alimentação de Portugal.

No arquipélago da Madeira, objeto dessa pesquisa, a ocupação dos territórios serviu como um laboratório, responsável por difundir novos produtos agrícolas, como o açúcar. No contexto de colonização da América, em fins do século XVI, as ilhas atlânticas perderam parte de sua relevância e se tornaram, principalmente, pontos de apoio para as viagens para o Brasil, para África e para o regresso à Portugal. Os Açores, arquipélago vizinho à Madeira, produziam trigo para ser enviado ao reino e aos arquipélagos próximos e servia, principalmente, para o regresso dos navios saídos da América. A Madeira, por sua vez, era o último ponto de parada antes da travessia atlântica com destino à América e, ao lado de Mazagão e de Cabo Verde, foi fundamental para o estabelecimento de novas relações comerciais com a África, região da Alta Guiné².

O território que compreende o arquipélago da Madeira passou de uma área fundamental de fornecimento de açúcar e trigo para Portugal, entre os séculos XV e XVII, para uma região de importante produção de vinho entre o início do século XVII e ao longo do século XVIII³. Desde as primeiras experiências na região com a cana de açúcar, que inseriu o pequeno espaço atlântico na economia mercantil europeia, há registros da presença de comerciantes estrangeiros, interessados na compra do

¹ Para a diferença entre as nomenclaturas, CF: MONT SERRATH, Pablo Oller. O Todos e Suas Partes. IN: *O Império Português no Atlântico Português: Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo São Paulo, 2013.

² MARTINS, Diego de Cambraia. *O Tráfico de Escravos em Bissau e a Dinâmica da Economia Atlântica Portuguesa (1756-1808)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015. p. 19-21

³ HANCOCK, David. *Oceans of wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. New Haven: Yale University Press, 2009. p. 43-47.

açúcar madeirense para ser revendido tanto no mercado Mediterrâneo quanto nas regiões flamengas⁴.

Entre os séculos XVI e XVII, a região teve uma diminuição de importância dentro do Império Português, graças ao desenvolvimento do açúcar no Brasil. Diferente do território atlântico, o solo brasileiro se mostrou muito mais vasto e fértil para o plantio da cana de açúcar, o que resultou em uma produção em maior volume e maior qualidade do que o açúcar madeirense⁵.

Aos poucos o açúcar madeirense foi sendo substituído pelo vinho, e o novo produto foi ganhando, no século XVIII, mercados fora da Europa⁶. Tal qual o açúcar, este comércio também contou com a presença de estrangeiros, principalmente de ingleses, mas que dessa vez ao invés de estarem inseridos no mercado Europeu, comerciavam principalmente com as colônias britânicas na América do Norte.

A historiografia que trata sobre a história econômica da Madeira pode ser dividida entre estes dois enfoques: uma visão nacional, que considera principalmente as produções madeirenses frente aos processos de expansão do Império Português, a importância deste espaço como experiência de novas formas de povoamento e de produção, além do desenvolvimento de novos produtos agrícolas para o Reino de Portugal. Outrossim, uma visão internacional, que considera principalmente a produção madeirense de vinho frente ao mercado atlântico⁷.

Independentemente dos mercados que a Madeira fez parte no século XVIII, seja do mediterrânico ou do atlântico, os mercadores nacionais e, principalmente, estrangeiros foram parte fundamental para o desenvolvimento da economia madeirense. Este trabalho procurou, dadas as limitações de um trabalho monográfico de fim de curso, analisar a inserção dessa região na economia mundial. Para isto, buscou-se descrever as conexões mercantis do arquipélago, além de algumas das trajetórias de mercadores inseridos neste pequeno quadrante atlântico do Império Português.

⁴ MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico, séculos XV e XVI*. Varia História, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41, jan/jun 2009. p. 157

⁵ GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Dom Quixote, 2007. p. 297. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Volume 1. Lisboa: Editorial Estampa, 1997. p. 243-244

⁶ HANCOCK, David. *Oceans of wine*. Op. Cit. p. 108-112

⁷ CF: MCCUSKER, John J. MORGAN, Kenneth. *The early modern Atlantic economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. HANCOCK, David. *Oceans of wine*. Op. Cit.

Para tal análise foram utilizadas três fontes: os livros de entradas e saídas do porto de Lisboa, os livros de entradas da alfândega do Funchal, capital da Ilha da Madeira, e os livros de fianças também da região do Funchal⁸. Por meio dos livros de entrada e saídas de Lisboa procurou-se identificar os capitães das embarcações saídas de Portugal que tinham como destino a Madeira. Dos registros alfandegários do Funchal, assim como de alguns registros de fianças, foram identificados os mercadores, suas origens, suas rotas e algumas informações a respeito dos fiadores destes. Além disso, foram usadas algumas informações retiradas do The Trans-Atlantic Slave Trade Database (TSTD)⁹.

Para cada documentação analisada foram criados diferentes bancos de dados no programa Excel, a fim de que as informações fossem melhor organizadas. Dos registros sobre as embarcações que entraram e saíram de Lisboa, do *Livro de Lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia*, os dados foram organizados em: data da entrada ou saída do porto; origem das embarcações quando entravam e o destino quando saíam; o nome das embarcações; nome dos mestres/capitães; informações extras como o tipo da embarcação, se a saídas eram em frotas e alguns dados sobre as cargas que eram identificadas. Ao todo foram 1290 viagens de entrada e 1530 viagens de saída, contemplando os anos de 1739 a 1763.

Com a documentação da Alfândega do Funchal, da seção *Mesa Grande*, as informações foram organizadas em: data da declaração; nome do fiador; nome da embarcação; nome e origem do mestre/capitão que foi fiado; e destino da embarcação. Do mesmo fundo documental, mas dessa vez sobre o *Movimento do Porto*, usou-se livros da série de *Entradas de Navios*, e ao todo foram contabilizadas 1557 viagens entre os anos de 1735 e 1745. As informações foram organizadas em: data de entrada no porto do Funchal; porto de onde a embarcação partiu; data e destino para o qual a embarcação tirou despacho; nome da embarcação; nome do mestre/capitão da embarcação; cidade da qual o mestre é oriundo; e, por fim, dados relativos ao conteúdo das cargas e diferentes informações a respeito da embarcação, como por exemplo alguma necessidade de vistoria, se a assinatura do mestre no

⁸ Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Mesa Grande, Livro das Fianças. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Fundo da Alfândega do Funchal, Movimento do Porto, Livro de Entrada de Navios. Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Junta do Comércio, Livro de Lembrança das Entradas e Saídas das Frotas Portuguesas.

⁹ The Trans-Atlantic Slave Trade Database. <https://www.slavevoyages.org/voyage/database>

documento difere do nome do capitão descrito pelo escrivão, se a embarcação foi naturalizada, entre outros dados.

Também foi usado o banco de dados The Trans-Atlantic Slave Trade Database, usado para complementar as trajetórias de mercadores que passaram pelo Funchal. Deste banco, foram consultados alguns nomes comuns a documentação madeirense e lisboeta, a fim de que fosse possível ampliar a quantidade de informações conhecidas de alguns dos mercadores que passaram por Funchal e que, de alguma forma, tiveram participação no tráfico de escravos.

Com as diferentes informações coletadas, este trabalho foi dividido em dois capítulos, cada um com um enfoque específico sobre a documentação, e uma conclusão. O primeiro capítulo trata-se de uma análise a respeito das cargas que entraram no Porto do Funchal, discutindo as relações entre o arquipélago da Madeira e as diferentes cargas, considerando suas diferentes origens e objetivos comerciais no território atlântico. O segundo capítulo trata do objetivo principal deste trabalho, que é propriamente a análise dos mercadores que passaram pela Madeira, bem como algumas pequenas trajetórias destes. E, por último, a conclusão conta com alguns apontamentos a respeito do trabalho feito até aqui e de parte do trabalho que há de ser feito.

1. Rotas e Mercadorias

1.1 A Madeira na Geografia Econômica do Atlântico

Os mercados integrados pelo Oceano Atlântico tiveram importância fundamental para a compreensão da formação do capitalismo. Neste vasto espaço de aproximadamente 106.500.000km², um pequeno arquipélago de aproximadamente 801km² serviu como um dos pontos de partida para o início da expansão ultramarina portuguesa e da colonização europeia: o Arquipélago da Madeira.

Localizado a aproximadamente 900km de Portugal Continental, o arquipélago tem como principal região a Ilha da Madeira, que dá nome ao conjunto de ilhas e tem como capital a cidade do Funchal, além de contar ainda com as ilhas do Porto Santo, Ilhas Desertas e Ilhas Selvagens. De clima subtropical, a Madeira tem um verão seco com calor moderado, mas conta com chuvas abundantes no resto do ano. Os ventos, fundamentais para a navegação durante os processos de colonização, são predominantes do Nordeste no verão, e do Oeste para o Noroeste no inverno¹⁰.

As características geográficas da Madeira foram fundamentais para o papel que a região desempenharia quando da expansão portuguesa e europeia através do Atlântico, sendo central para as rotas de navegações para a América e tendo papel fundamental no contato entre o Império Português e o continente africano¹¹. A latitude de 32°38'29.8" Norte e longitude de 6°54'45.6" Oeste, fazem de Funchal um dos últimos pontos habitáveis antes da travessia do Atlântico, tornando o local ponto fundamental nas viagens de Portugal à América, e vice-versa. Além disso, a distância de aproximadamente 700km da costa africana fez da Ilha região importante no início do contato com a África¹².

O clima madeirense, diferente do clima de outras ilhas do Atlântico como os Açores, também de colonização portuguesa, foi um clima favorável ao cultivo do açúcar ainda no século XV, o que resultou numa produção em escala suficiente tanto para o abastecimento de Portugal quanto para mercado mediterrâneo¹³. Se

¹⁰ MAURO, Frédéric. *Op. Cit.* p. 152-153. MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Op. Cit.* p. 154

¹¹ MAURO, Frédéric. *Op. Cit.* p. 154-156. MARTINS, Diego de Cambraia. *Op. Cit.* p. 20

¹² CF: MARTINS, Diego de Cambraia. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os Grupos Mercantis no Império Português (c. 1755 – c. 1787)*. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019. p. 19-21. MAURO, Frédéric. *Op. Cit.* 152-153.

¹³ MENESES, Avelino de Freitas. *O Vinho na História dos Açores: a introdução, a cultura e a exportação*. Arquipélago – História, 2ª série, XIV-XV (2010, 2011). p. 177

inicialmente os primeiros colonizadores dedicaram-se a produção de alimentos, logo a Madeira deixaria de ser um espaço de produção dedicado aos cereais, como o trigo e o milho, e passaria a comercializar o açúcar, um artigo de luxo. Desde muito cedo, portanto, a pequena Ilha inseriu-se na rota dos comerciantes estrangeiros¹⁴.

O cultivo do açúcar só foi possível graças a utilização de trabalho escravo, consolidando nas Ilhas Atlânticas um modelo de exploração agrícola que seria reproduzido nas colônias europeias espalhadas pela América e Caribe: as *plantations*. Os escravos, oriundo dos Rios da Guiné, região próxima à Senegâmbia, eram levados ao arquipélago de Cabo Verde, região também colonizada por Portugal e vizinha à Madeira. De Cabo Verde, chegavam na Madeira e logo iam para os trabalhos com o açúcar¹⁵.

Há, porém, uma controvérsia a respeito da Madeira ter sido o primeiro local em que existiu o modelo de *plantation*, partindo do fato de a mão de obra escrava não ser predominante. Embora os escravos fossem parte da mão de obra na produção do açúcar, como aponta Robin Blackburn, eles não eram o único elemento e nem o principal de sua formação, diferente do sistema de *plantation*¹⁶. A mesma controvérsia é apresentada por Joseph Miller, que aponta para a falta de capital como uma das razões que explica o adiamento da implementação deste modelo. Os engenhos de açúcar das ilhas atlânticas processavam a cana-de-açúcar em pequenas parcelas e usavam mão de obra de vários tipos, inclusive escrava, pois os proprietários não dispunham de recursos financeiros para fundar engenhos integrados e trabalhados por escravos, como seriam vistos alguns anos mais tarde em outros locais¹⁷.

Fato é que a inserção da Madeira na rota dos estrangeiros é ponto fundamental para a compreensão dos mercadores e dos grupos mercantis que atuaram na Ilha na primeira metade do século XVIII. O açúcar pode, portanto, ser considerado o responsável por essa construção de redes entre portugueses e estrangeiros. É este produto que, ainda entre os séculos XV e XVI, atrai capital estrangeiro, além de

¹⁴ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo*. Séculos XV-XVIII. As Estruturas do Cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 206-207. MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Op. Cit.* p. 157

¹⁵ VIEIRA, Alberto. *Canaviais, Engenhos e Escravos*. CEHA – Centro de Estudos de História do Atlântico: Funchal, 2018. p. 29-30. MARTINS, Diego de Cambraia. *O Tráfico de Escravos em Bissau e a Dinâmica da Economia Atlântica Portuguesa (1756-1808)*. *Op. Cit.* p. 1-2.

¹⁶ BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo*. Do Barroco ao Moderno, 1492-1800. Rio de Janeiro: Record, 2003. p. 142

¹⁷ MILLER, Joseph C. *O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos*. Revista Afro-Ásia, 19/20, 1997. p. 20-22

conhecimento de mercados propícios para a inserção do produto¹⁸. Mais tarde, e graças a sua posição geográfica, a Madeira se tornou ponto para o contrabando do açúcar que cruzava o Atlântico, principalmente do açúcar brasileiro¹⁹. Entretanto, a análise do material alfandegário que consta na Torre do Tombo revela uma complexidade nas conexões mercantis geradas a partir da Ilha que merece ser revista.

A primeira viagem enquadrada no recorte deste trabalho data 07 de janeiro de 1735, enquanto a última data 18 de maio de 1745²⁰. Entre os locais de partida das embarcações encontram-se diversos portos, sendo em maior volume originais de Londres (226), Lisboa (167) e diversas cidades da América britânica, principalmente Nova York (91), Terra Nova (86), Virginia (81), Filadélfia (52), Boston (51), Maryland (50) e Inglaterra Nova (50). Além dessas cidades, também aparecem viagens vindas de Amboy (21), Rhode Island (15), Carolina (10), sem especificação se do Norte ou do Sul, Nova Londres (5) e algumas outras cidades que apareceram menos de 5 vezes em 10 anos. Outras cidades das Inglaterra que constam alguns registros são Falmouth, com 31, Plymouth, com 17, Liverpool, com 13, além dos domínios de Gibraltar, com 24, e Bermudas, com 9 viagens.

Entre os domínios portugueses, o que mais aparece além de Lisboa é São Miguel, principal Ilha do arquipélago dos Açores, com 98 viagens. Vindas dos Açores também foram assinaladas viagens da Ilha Terceira, constando 16 registros, Ilha do Faial (9), da Ilha de Graciosa (6) e da Ilha de Santa Maria (5), além de 1 viagem identificada apenas como “Açores”. Do Brasil diretamente para a Madeira somam-se 28 viagens, sendo 11 vindas da Bahia, 9 de Pernambuco, 8 do Rio de Janeiro, além de uma documentada como Brasil. Cabo Verde e Bissau, importantes para o tráfico de escravos no período, aparecem respectivamente como origem de 6 e de 3 viagens.

Nota-se também um certo volume de viagens oriundas da Irlanda, principalmente da cidade de Cork, com 82 viagens, além de 39 identificadas apenas como Irlanda, e Dublin, com 20 registros, totalizando 141 viagens. A cidade holandesa de Amsterdã aparece 33 vezes, e tendo como origem Holanda são 2 registros, além da colônia de Suriname aparecer 6 vezes. Algumas viagens também partem de

¹⁸ MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Op. Cit.* p. 156

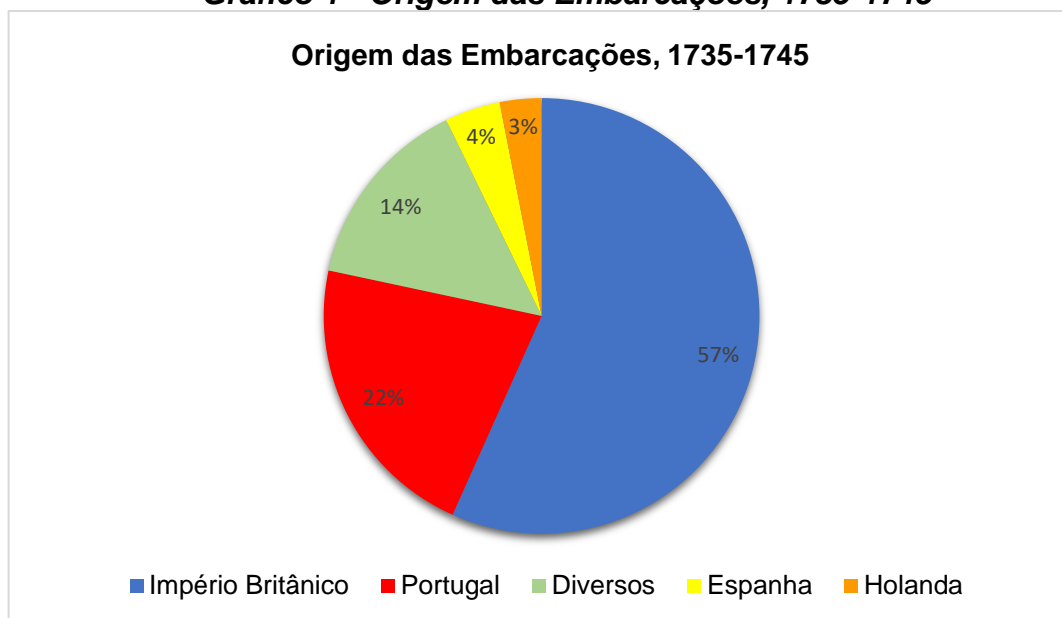
¹⁹ VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012. p. 24. VIEIRA, Alberto. *Madeira: Canaviais, Engenhos e Escravos*. Funchal: Cadernos de divulgação do Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2018. p. 31. MAURO, Frédéric. *Op. Cit.* p. 243-244

²⁰ Fonte: ANTT. Fundo: Alfandega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livros 1 a 4.

domínios espanhóis, principalmente de Cádiz (35), Tenerife (26), maior ilha do arquipélago das Canárias, e das Ilhas Canárias (13).

Se somadas as entradas por domínio, podem ser classificadas as principais origens sendo em primeiro lugar as regiões sob o domínio britânico, considerando as cidades da América, da Irlanda e da Inglaterra, totalizando aproximadamente 55% das viagens. Em segundo lugar são viagens que tem como partida domínios de Portugal, aproximadamente 21% do total, seguidos por Espanha, 4%, e da Holanda, 3%. Os outros 17%, aproximadamente 265 viagens, estão divididos em diversas cidades que aparecem menos de 5 vezes. Entre elas estão Pescara, Sevilha, Salem, Saint Ives, Barcelona, Nova Geórgia, Waterford, Hull, Lyon, Saint Thomas, Bissau, entre outras. Por uma questão de viabilidade de análise, estes portos foram colocados em segundo plano.

Gráfico 1 - Origem das Embarcações, 1735-1745



Fonte: ANTT. Fundo: Alfandega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livros 1 a 4.

O grande número de viagens oriundas do Império Britânico não causa estranhamento quando considerada a relação entre este Império e o Império Português, principalmente as relações comerciais. O ponto a ser destacado, contudo, é que as ligações do arquipélago com o Império Britânico aparentemente superam as com o Império Português.

1.2 Mercadorias: origens, destinos e importâncias

Em relação às cargas das embarcações, a documentação da alfandega só fornece os dados a respeito das que foram declaradas oficialmente. Em sua maioria, eram mencionados produtos para serem vendidos na própria Ilha, com exceções de cargas que tinham como destino a cidade que o navio tiraria despacho após a parada na Madeira. A única forma de contabilizar estas mercadorias foi através do número de vezes em que ela aparece, não dizendo respeito necessariamente a quantidade dos produtos. São raríssimas as vezes em que há o dado concreto da quantidade do produto lançado na Ilha. Mesmo os escravos, em geral registrados em número e algumas vezes diferenciados entre os tipos (molecas, moleques, etc.), aparecem algumas vezes apenas na forma genérica de “escravos”.

Considerando o número de viagens, destacam-se as seguintes mercadorias: trigo (551); fazendas/fazendas secas (483); madeira (385); milho (221); farinha (217); cera (217); bacalhau (149); mantimentos (143); azeite (134); encomendas (131); sal (113); arroz (96); escravos (95); biscoito (93); tabuado (92) carnes de porco, vaca ou identificado apenas como “carne” (79); feijão (72); presunto (62); velas de sebo ou de cera (51) açúcar (50); mel (46); sardinha (45); linho (44); solas (43); arenques (33); pedras de cal (27); alcatrão (26); tabaco (26); cevada (23); louça (18); cavalos (11); lançaria (10); há também cargas que aparecem menos de 10 vezes ao longo dos 10 anos analisados, e que pela baixa aparição serão deixadas de lado. Além disso, registrou-se navios que não declararam nenhuma carga, sendo no total 51 navios declarados como em lastro ou sem carga.

Para facilitar a análise, as mercadorias serão analisadas conforme suas origens. Serão, portanto, classificadas entre 4 domínios. Em primeiro lugar, serão analisadas as mercadorias das regiões que também eram parte do Império Português; a seguir, do Império Britânico; depois o Império Espanhol; por fim, os Países Baixos. A ausência de documentação sobre as cargas que saíram da Madeira será complementada por bibliografia específica.

Império Português

Os principais produtos que chegavam à Madeira de outras zonas dos domínios portugueses eram o trigo, o milho, o azeite, o sal, o açúcar, os escravos e o tabaco.

Alguns dos outros produtos algumas vezes tinham origem desses domínios, como no caso dos chapéus, as solas, fazendas ou mesmo os peixes (bacalhau e sardinha), porém aparecem muito menos em proporção à outras origens. As encomendas também eram originárias principalmente de Portugal continental, porém é difícil precisar o que compõe estas encomendas.

Considerando os dois primeiros produtos, o trigo e o milho, suas origens eram da região dos Açores, a principal área de cultivo destes cereais no Atlântico. Nas outras regiões portuguesas, Lisboa, Brasil e Cabo Verde, não constam cargas de trigo ou milho. Sabe-se que na Madeira estes cereais foram substituídos pelo açúcar ainda no século XV, o que explica a relação da produção dos Açores com a Madeira, evidenciada com a entrada destes produtos em Funchal. Ao longo de 10 anos foram contabilizadas 123 viagens que tinham como ponto de partida o arquipélago vizinho, e destas, com exceção das entradas em lastro, todas contaram com o transporte de trigo e/ou milho.

O trigo era um alimento importante, pois Portugal era deficitário em cereais, então logo nos primeiros anos da ocupação atlântica houve o cultivo deste grão nos Arquipélagos. Além disso, o trigo teve importância fundamental na relação de Portugal com o resto da Europa, pois junto ao centeio, a cevada, a vinha e a oliveira, formavam o “elemento da economia Mediterrânica”. Em seus anos iniciais, entre os séculos XV e XVI, a produção açoriana de grãos permitiu que este arquipélago fosse integrado ao complexo econômico Mediterrânico²¹.

Com o desenvolvimento do açúcar na Madeira ainda no século XV, graças a sua rentabilidade, ficou para os Açores a função de fornecer “o pão” ao reino e também à Madeira, o que explica a continuidade desta relação vista através das cargas ainda no século XVIII²². O problema é que, com o avançar dos setecentos, a produção açoriana não era mais suficiente para sustentar sozinha os domínios portugueses, necessitando ser complementada através de importações, o que também pode ser visto através das importações de trigo vindas da América do Norte²³.

²¹ CF: MACHADO, Margarida de Vaz Rego. *O milho nos finais de setecentos na Ilha de São Miguel*. São Miguel: Arquipélago. História. 2ª série, vol 1, nº 2, 1995. p. 174. VIEIRA, Alberto. *A Madeira na Construção de Portugal, da Europa e do Mundo*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2013. p. 52. MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. Volume 2. Lisboa: Editorial Estampa, 1997. p. 13

²² MAGALHÃES, Joaquim Romero. *Op. Cit.* p. 165

²³ HANCOCK, David. “A revolution in the trade”: wine distribution and the development of the infrastructure of the Atlantic market economy, 1703–1807. IN: MCCUSKER, John J. MORGAN,

As importações de milho dos Açores para a Madeira vistas nestas cargas também têm como explicação a necessidade de complementação alimentar. No próprio arquipélago dos Açores o milho é introduzido na dieta dos habitantes, de forma que fosse possível a continuidade de exportação do trigo substituindo-o na alimentação regular²⁴. Este produto não era necessariamente um produto de alto valor para o comércio. É só em finais do século XVIII que o milho açoriano entraria nos circuitos mercantis, fazendo frente a parte do milho produzido nos domínios espanhóis²⁵.

A outra mercadoria portuguesa que mais entrou nos portos de Funchal foi o azeite. Cabe a ressalva de que há inúmeras viagens que partiram da América do Norte que tinham em sua carga o azeite, mas neste tópico trata-se apenas do que partiu de portos portugueses. O azeite tinha como principal origem a cidade Lisboa, aparecendo algumas raras vezes como parte da carga de São Miguel. Há, inclusive, registros de azeite sendo transportado por mercadores ingleses que partiam da capital portuguesa.

Assim como no caso dos cereais, o azeite era parte da alimentação portuguesa, estando presente em livros de culinárias. Este era consumido cru ou usado para fritar. Também como os cereais, o azeite era parte da economia portuguesa. Seu transporte era quase sempre feito por vias marítimas, através dos portos de Aveiro, Lisboa, Porto e Távira, e tinham como principais destino os domínios do Império, Flandres, Castela, Leão, Galiza, Índia e o Brasil²⁶.

Desde a metade do século XVIII o azeite português, ao lado do açúcar brasileiro e de frutas portuguesas, era trocado por tecidos de algodão, sarjas e baetas com a Inglaterra²⁷. O azeite ser elemento presente nas embarcações oriundas de Lisboa para a Madeira pode ser explicado pelo fato de a capital portuguesa ser o centro de produção, enquanto o arquipélago seria mais um dos consumidores deste azeite. Outra possibilidade é de que este produto poderia ser reexportado.

Kenneth. *The Early Modern Atlantic Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2001. p. 146-147

²⁴ MACHADO, Margarida de Vaz Rego. *Op. Cit.* p. 181-183

²⁵ *Ibidem.* p. 186-188

²⁶ BRAGA, Isabel Drumond. O azeite na Época Moderna. IN: COIMBRA, Raquel Ferreira. GOMES, Luís Filipe C. *O Azeite e a Oliveira ao longo do tempo*. Museu do Azeite. Arquehoje: Repeses, 2019. p. 50

²⁷ CARRARA, Ângelo Alves. *As receitas imperiais portuguesas; Estrutura e conjunturas, séculos XVI-XVIII*. In: Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, IX; 7-9 de setembro, 2011, Curitiba (PR). Anais do IX Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2011. p. 15

O sal, produto essencial da vida dos madeirenses, durante o processo de povoamento das ilhas foi monopólio de capitães donatários, mas desde este período havia dificuldade no abastecimento da Ilha, uma vez que existia a necessidade de pagamentos de múltiplos direitos sobre a área das salinas, produção e comercialização do sal²⁸. Por isto era importado dos domínios espanhóis, o que permanece como realidade ainda no século XVIII, sendo o sal parte das cargas oriundas destes domínios, além do que tinha como origem Portugal continental e Cabo Verde.

Em Portugal, o comércio de sal teve diversas mudanças, sendo um monopólio até o período da União Ibérica, e, da independência de Portugal em diante, não seria mais objeto de controle régio na Europa, diferente do que aconteceria com o sal espanhol, em que a produção até mesmo de particulares era exercida no domínio público e em regime de concessão governativa²⁹. Seu comércio interessou aos estrangeiros desde, pelo menos, o século XVII, principalmente para os comerciantes ingleses na cidade do Porto, mas mercadores ingleses em Lisboa também comerciavam o sal, como pode ser visto através das cargas que entram na Madeira³⁰. A importação de sal português pode ser explicada pela necessidade de abastecimento do arquipélago, sendo inclusive complementada pela importação do sal castelhano.

Ainda que seja parte importante da produção das colônias caribenhas e da América do Norte, o único açúcar que entrou no Porto de Funchal no período analisado foi o açúcar português, muito provavelmente de origem brasileira. As viagens que partiram do Brasil tinham como recorrência em suas cargas o açúcar e escravos, mas este ingrediente aparece em algumas viagens vindo de Lisboa. A partir das embarcações com carga de açúcar, foi possível perceber que estas chegam com certa proximidade com às datas de frotas que partiram do Brasil, seja de Pernambuco,

²⁸ CF: SANTOS, Filipe. O Sal na história da Madeira (Séculos XV-XVIII): alguns indicadores. IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008. p. 212-214 AMORIN, Inês. Monopólio e concorrência - a "roda do sal" de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX). IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008. p. 184-185

²⁹ AMORIN, Inês. Op. Cit. p. 186-187

³⁰ CARDOSO, António Barros. Os mercadores de vinho do Porto e o sal português. IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008. p. 45-46

Bahia ou Rio de Janeiro, e que aportaram em Lisboa. Isto leva a crer que o açúcar vindo de Lisboa também era brasileiro.

O açúcar foi a principal mercadoria de exportação de parte das colônias brasileiras, principalmente da Bahia e de Pernambuco, e, com exceção ao ouro, era o produto que galgava os valores mais altos nos mercados europeus³¹. Na Madeira, o açúcar substituiu os cereais, mas entre os finais do século XVI e começo do XVII ele foi gradualmente substituído pela vinha, ainda que não completamente³².

Segundo Alberto Vieira, a Madeira em 1705 produziu 75.908kgs, em 1706 a produção seria quase metade, 35.639kgs, e ao longo do século não ultrapassaria mais os 1700kgs³³. A importação de açúcar brasileiro para a Madeira pode ser explicada não só pela qualidade do produto brasileiro, superior ao produzido na própria ilha, mas também pela necessidade do produto, dada produção que decaiu ao longo do século. Além disso, há a proteção dos nacionais ao açúcar brasileiro, o que explica inclusive a ausência do açúcar produzido nas colônias francesas, a maior produtora de açúcar a partir da segunda metade do XVIII, e das colônias britânicas nas cargas analisadas³⁴.

Outra possibilidade é a de que essas entradas de açúcar poderiam ser para o contrabando ou para a reexportação, provavelmente representando o pagamento das exportações de vinho da Madeira para o Brasil. A localização da Madeira fez com que o arquipélago ficasse fora das rotas habituais das armadas portuguesas e até mesmo das de Castela na época da União Ibérica. Isso deu condições especiais para o desvio de embarcações, muitas das quais iam até o Funchal para se abastecer e entravam com mercadorias de contrabando, como o ouro, prata, pérolas, açúcar e couro das Índias, que a partir da Madeira eram levadas a Portugal continental³⁵.

Portugal foi um dos principais Impérios participantes do comércio de escravos ao longo de todo período de existência deste tipo comércio. Os escravos não deixaram de chegar a Madeira, sendo carga sempre presente nas embarcações vindas do Brasil, de Bissau e parte das cargas vindas de Cabo Verde. Estes escravos eram

³¹ MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017. p. 7

³² VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003. p. 9

³³ VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Op. Cit. p. 56

³⁴ MELO, Felipe Souza. Op. Cit. p.179-180

³⁵ VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Op. Cit. p. 20

sempre registrados em números e em algumas vezes distinguidos entre moleques, molecas e negras. Tinham também como origem algumas regiões da América do Norte, mas as maiores quantidades eram sempre as que chegavam através dos portugueses.

Tabela 1. Produção de Açúcar na Madeira (adaptação de Alberto Vieira)

Açúcar	
Data	Produção (kgs)
1705	75.908
1706	35.369
1733	301
1734	1.601
1736	1.351
1739	1.322
1740	492
1741	470
1742	140
1743	44
1765	29

Fonte: VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012.

Os escravos foram elemento fundamental da Madeira, uma vez que só através do trabalho destes foi possível desenvolver o açúcar no arquipélago e foi nesta região que se iniciou o regime de trabalho similar ao da *plantation*³⁶. Além do uso do trabalho escravo, a relação da Madeira com os escravos incide em outra questão: o uso do vinho madeirense no comércio de escravos.

Entre 1649 e 1652, dois mercadores, um de origem portuguesa e outro de origem inglesa, utilizaram o vinho da Madeira no comércio de escravos em Angola. O circuito comercial destes funcionava como um triângulo, em que o vinho madeirense era exportado para Angola, era trocado por escravos, estes eram vendidos ao Brasil em troca de açúcar e, fechando o circuito, este açúcar brasileiro era levado à Madeira³⁷.

Os dois maiores registros de escravos levados à Ilha na documentação analisada foram através de dois mercadores portugueses que aportaram em Funchal partindo de Bissau. A primeira maior carga de escravos é de Manoel Alves Coelho,

³⁶ VIEIRA, Alberto. *Madeira: Canaviais, Engenhos e Escravos*. Funchal: Cadernos de divulgação do Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2018. p. 29-30.

³⁷ VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira*. Op. Cit. p. 347-349

em 07 de junho de 1737. Este mercador registrou uma carga de 74 escravos, além de cera. A segunda maior carga é de Inácio da Costa, mercador de Lisboa que aportou em Funchal em 07 de setembro de 1740, registrando 53 escravos e duas crias. No capítulo a respeito dos mercadores esta discussão será aprofundada, mas a Madeira é no século XVIII é, sem dúvidas, ponto de interesse de mercadores ligados ao tráfico de escravos.

O último dos produtos de origem portuguesa que mais entrou na Madeira foi o tabaco. Presente na maioria das viagens que partiram do Brasil, principalmente nas saídas da Bahia, além de aparecer em cargas oriundas de Lisboa, o tabaco era parte da economia brasileira. No Brasil, a produção do tabaco prosperou principalmente no Recôncavo Baiano, mas também era produzido em Pernambuco, este de qualidade mais baixa em relação ao baiano³⁸.

O tabaco funcionou como moeda para o tráfico de escravos, o que pode ter servido como impulso para a disseminação de sua produção em Pernambuco³⁹. Na Madeira, este produto fez parte do consumo dos madeirenses, além de ser um dos principais produtos de contrabando (ou descaminho), ao lado do sabão, do sal, da aguardente, do chocolate e da cerveja. O que todos estes produtos tem em comum é a sujeição destas mercadorias ao regime de monopólio ou estanco, daí a explicação para o grande número de vezes que o tabaco aparece como parte das cargas vindas dos domínios portugueses no período analisado⁴⁰.

Outros produtos também são parte das cargas vindas de Portugal, como produtos ligados à construção, como pedras de cal, tijolos e telhas, além das cargas de peixe, trigo, manteiga e centeio. Estes produtos, entretanto, são proporcionalmente baixos em relação ao número de viagens ou são mais presentes em viagens vindas de domínios exteriores aos domínios portugueses, então por uma questão prática serão discutidos em outros tópicos.

³⁸ LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico - Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008. p. 95 MELO, Felipe Souza. *Op. Cit.* p. 21

³⁹ LOPES, Gustavo Acioli. *Op. Cit.* p. 101

⁴⁰ VIEIRA, Alberto. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. *Op. Cit.* p. 15

Império Britânico

O Império Britânico contou com colônias na América, na Ásia e nas Índias Ocidentais. Dessas, as que fizeram parte do comércio com a Madeira foram, além de seu centro na Europa, as colônias da América e das Índias Ocidentais, no Caribe. Há um número muito grande de viagens que partiram destes destinos, sendo o principal deles Londres, especificamente 226 viagens, número maior até mesmo do que as viagens que tinham como origem Lisboa, a capital portuguesa. Além do número elevado de viagens, os capitães das embarcações que tinham como origem a capital da Inglaterra somam o número de 380, número maior que os capitães madeirenses, 220 capitães, somado aos capitães lisboetas, 41.

As principais cargas vindas da parte europeia do Império Britânico eram as fazendas e os mantimentos. Seja de Londres, Liverpool, Cork, Dublin, Gibraltar ou qualquer uma das outras cidades na Europa. As fazendas eram compostas principalmente por têxteis e ferragens, que eram comercializados na Madeira em troca de vinho.

O vinho madeirense atraía o interesse britânico por dois motivos principais. O primeiro era o problema das cargas incompletas na travessia do Atlântico. Como já foi dito anteriormente, graças à sua posição geográfica a Madeira era um dos principais pontos de parada antes da travessia do Atlântico. Os navios saídos da Grã-Bretanha que usavam Funchal como ponto de parada começaram a completar suas cargas, que tinham como destino a América ou o Caribe, com o vinho madeirense. Além disso, diferente de outros vinhos europeus, o vinho madeirense suportava o calor presente nos navios durante a travessia atlântica⁴¹.

O segundo motivo era a falta de uma produção de vinho relevante na América do Norte e no Caribe. Por fatores climáticos e tecnológicos, o vinho não prosperou nos domínios britânicos do outro lado do Atlântico, o que fez com que o vinho Europeu dominasse estes mercados. Entre 1600 e 1700, o comércio de vinho madeirense cresceu 5 vezes, subindo de 1200 para 6500 pipas. O vinho da Madeira se tornou a principal mercadoria distribuída por mercadores externos à Portugal e em mercados não falantes de português⁴².

⁴¹ HANCOCK, David. *Oceans of wine. Op. Cit.* p. 112-113

⁴² Ibidem. p. 111-112

O comércio entre o Império Britânico e a Madeira ganha maior relevância no início no século XVIII, graças ao Tratado de Methuen, assinado em 1703. Quando o tratado foi assinado, a área destinada a vinha representava 2/3 de toda área de cultivada da Madeira. Ainda que até o século XIX pouco desta área tenha sido aumentada, as importações de vinho, por sua vez, aumentaram significativamente graças as políticas e leis mercantis como o Tratado de Methuen, que facilitavam o comércio entre o Império Português e o Império Britânico⁴³.

Já na América britânica propriamente, foram as peles e o índigo, normalmente de comércio interno ou direto com o Império Britânico, os peixes, os produtos da floresta, o trigo, o milho, o tabaco, o arroz e o açúcar os produtos mais importantes para o processo de crescimento econômico da região⁴⁴. O trigo, como mostrado anteriormente, é o produto que mais aparece nas embarcações que entraram no Funchal, seguido das fazendas/fazendas secas, da madeira, do milho, da farinha, da cera e do bacalhau.

A entrada do trigo norte-americano no arquipélago madeirense tem duas grandes explicações. A primeira é a produção açoriana não ser mais suficiente para satisfazer a crescente demanda vinda tanto da Madeira quanto do Reino, sendo suplementada pela importação. A segunda é que os alimentos funcionavam como moeda no arquipélago, sendo só através destas importações em que se tornou possível aos mercadores arcarem com pagamentos aos produtores e ao governo madeirense⁴⁵.

Assim como nas viagens vindas dos Açores, nas viagens destas cidades o trigo é elemento recorrente nas cargas, ainda que sejam mais diversificadas. Enquanto dos Açores eram levados principalmente o trigo e o milho, os navios que partiam das colônias britânicas levavam o trigo, madeira, presuntos, peixes, farinha, azeite, cera, arroz, feijão, tabuados, carnes de porco ou de vaca, além de escravos.

Apesar do nome do arquipélago e da principal ilha dele serem Madeira, a região não tinha madeira o suficiente no século XVIII para a construção de barris para armazenamento de vinho. Graças ao comércio com o Império Britânico, os mercadores madeirenses passaram a consumir madeira, com preferência ao

⁴³ HANCOCK, David. "A revolution in the trade": *Op. Cit.* p. 110

⁴⁴ MCCUSKER, John J. MENARD, Russel R. *The Economy of British America, 1607-1789*. North Carolina: University of North Carolina Press, 1991. p. 29

⁴⁵ HANCOCK, David. "A revolution in the trade": *Op. Cit.* p. 147

carvalho, das diferentes regiões da América⁴⁶. Isso explica o número de vezes em que a madeira aparece na composição das cargas, sendo constante cos carregamentos vindos da América.

As carnes (presunto, carne de vaca e de porco) e os peixes (bacalhau, sardinha, arenques), também eram centrais no comércio anglo-madeirense. Tanto na América quanto na Madeira estes produtos serviam para complementar a alimentação. O peixe vindo da América do Norte, em geral seco, era importado pela Madeira desde meados do século XVII, mas em momentos de problema de estoque e/ou guerras, os madeirenses optavam pela importação da sardinha vindas principalmente do sul da Europa⁴⁷. A carne, em geral mais cara do que o peixe, era parte da produção da América do Norte, mas era exportada em pequena escala em comparação aos grãos e gêneros da floresta⁴⁸. Ainda assim, ambos produtos foram recorrentes nas cargas analisadas.

O arroz e a farinha são outros dos alimentos comumente transportados da América do Norte para a Madeira. Estes produtos representaram parte significativa das importações europeias entre o começo do século XVII e 1789. No segundo terço do século XVIII, os países do sul da Europa começaram a importar cada vez mais arroz e trigo produzidos nas colônias britânicas, dada incapacidade destes países em se alimentarem apenas com suas produções⁴⁹.

Na Madeira, o arroz e a farinha, ao lado do peixe, eram comercializados desde pelo menos 1640 diretamente com a América do Norte. Mais uma vez o objetivo era o comércio de vinho, o que resultou na competição direta entre os mercadores da América do Norte com os mercadores originais de Londres⁵⁰.

Entre as cargas vindas da América do Norte, é recorrente a presença de escravos. Ainda que se comparados aos escravos importados de domínios portugueses o número seja baixo, raramente ultrapassando 2 escravos por carga, há a presença deles em aproximadamente metade das 95 vezes em que aparecem. Essas exportações contrariam a lógica do funcionamento do tráfico britânico, uma vez

⁴⁶ HANCOCK, David. *"A revolution in the trade": Op. Cit.* p. 145

⁴⁷ Ibidem. p. 148

⁴⁸ MCCUSKER, John J. MENARD, Russel R. *The Economy of British America, 1607-1789.* Op. Cit. p. 129-130

⁴⁹ Ibidem. p. 79

⁵⁰ HANCOCK, David. *"A revolution in the trade": Op. Cit.* 80

que os escravos eram transportados das colônias para uma região não-britânica, enquanto normalmente eram levados da África para as colônias na América.

Além disso, apesar do funcionamento das produções madeirenses necessitarem de braços escravos desde o início do cultivo do açúcar, estes eram abastecidos principalmente através dos traficantes portugueses. Isso pode indicar que a presença de escravos nas cargas era uma das formas de complementação de pagamento, uma vez que o preço dos escravos era alto⁵¹, ou mesmo que estes escravos eram parte do contrabando.

Quando se tem em mente as principais produções da América do Norte no século XVIII, o tabaco é sem dúvidas parte delas. Ainda assim, estes não eram recorrentes nas cargas vindas destas regiões tanto quanto eram nas cargas vindas de áreas portuguesas, aparecendo raras vezes nos carregamentos. Isso pode ser explicado por dois motivos principais: o tabaco norte-americano era comercializado diretamente com a Inglaterra e a Escócia, além de, na Madeira, concorrer com o tabaco brasileiro. Para David Hancock, por exemplo, a descentralização do comércio de vinho na Madeira contrasta com a centralização do comércio de açúcar e tabaco das colônias inglesas, sendo essa descentralização o que permitiu uma expansão do comércio de vinho através do desenvolvimento de conexões de seus mercadores com comerciantes de diferentes cidades, como Copenhague, Bordeaux, Lisboa, Cabo Verde, Bahia, Suriname, Santa Cruz, entre outras⁵².

Império Espanhol

No recorte proposto, as viagens que tem como origem os domínios espanhóis, quando comparadas as viagens do Império Britânico, são um número bem inferior. Destas poucas, os principais produtos carregados até a Madeira eram o sal e o azeite. O sal castelhano, como já foi discutido anteriormente, entrou na Madeira desde os primeiros anos de seu descobrimento, uma vez que o abastecimento único e exclusivamente por domínios portugueses não se mostrou suficiente para a demanda que vinha do arquipélago. Resta, portanto, discutir a outra carga: o azeite.

⁵¹ Nas regiões da Carolina do Sul e de Maryland, por exemplo, entre 1730 e 1745 um escravo tinha o valor médio de \$150, enquanto o valor médio do arroz era de \$100. CF: MANCALL, Peter. ROSENBLOOM, Joshua. WEISS, Thomas. *Slave Price in The Lower South, 1722-1815*. Paper for NBER's program on the Development of the American Economy, 1999.

⁵² HANCOCK, David. "A revolution in the trade": *Op. Cit.* p. 107

O azeite espanhol, diferente das outras cargas, apareceu algumas vezes discriminado em quantidade. Em uma das cargas, do mercador lisboeta Manoel dos Reis que deu entrada no Porto de Funchal em 14 de junho de 1742, sua carga específica era de 13 pipas e 2 quartolas. Em outro carregamento, do mercador madeirense Antônio Gomes da Silva, a descrição é de que a carga é composta por gesso, louça e encomendas, além de 22 pipas de azeite para lançar em Canárias.

O azeite teve um aumento de produção em grande escala no território espanhol da Europa e do Atlântico entre 1520 e 1530, graças ao aumento de demanda por parte da Europa setentrional e das necessidades dos colonizadores nos recém territórios conquistados no Novo Mundo⁵³. A presença constante do azeite nas cargas saídas dos territórios espanhóis que chegam a Madeira, principalmente da cidade Cádiz, pode ser explicado tanto pelo grande mercado que o azeite espanhol alcançou desde a época da colonização da América quanto pela necessidade constante da Madeira em ser abastecida por produtos alimentares, como carnes, pescado, legumes, cereais, azeite e sal⁵⁴.

Uma das cargas que destoa das registradas em viagens de domínios espanhóis foi a carga do madeirense Manoel Fernandes, que deu entrada no Funchal em 06 de agosto de 1742. Ele partiu de Tenerife, na região das Canárias, e a carga que registrou era de vinho, mais especificamente 14 pipas de vinho comprados de uma balandra inglesa. Tal carga é estranha ao comércio comum com a Madeira, uma vez que o vinho aparece somente em 6 cargas, apenas esta como viagem vinda de território espanhol, e neste caso especificado em quantidade.

Sabe-se, entretanto, que a região das Canárias era também uma região produtora de vinhos na época, mas com um mercado diferente do vinho madeirense. Do vinho importado para a área que se tornaria os Estados Unidos, por exemplo, o vinho das Canárias representou apenas 10% do total entre 1700 e 1775, enquanto o vinho madeirense representou 64% dessas importações⁵⁵. O mais provável, portanto, é que essa entrada de vinho das canárias está associada a alguma alteração política da época, no caso a Guerra da Orelha de Jenkins (ou Guerra do Asiento), conflito ocorrido entre a Grã-Bretanha e a Espanha no Caribe.

⁵³ ELLIOT, John H. *España y su mundo, 1500-1700*. Barcelona: Taurus, 2018. p. 323

⁵⁴ VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira*. Op. Cit. p. 330

⁵⁵ HANCOCK, David. "A revolution in the trade": Op. Cit. p. 128

Países Baixos

As cargas vindas dos Países Baixos eram compostas por, majoritariamente, fazendas/fazendas secas e linho. Os outros produtos que formaram parte das cargas, mas que são de raras aparições, foram ferro, linho, louça, pólvora, além de alimentos como o queijo e o trigo. O interesse dos holandeses em fazer comércio com a Madeira se deu desde o início da produção de açúcar na região, ainda no século XV. Além do comércio de açúcar, o interesse dos holandeses residia também nos pastéis, um tipo de planta utilizadas para tinturaria e pintura, interessante à indústria têxtil holandesa. Com o aumento da produção do açúcar, os pastéis passaram a ser produzidos apenas nos Açores, se tornando um dos produtos de comercialização mais rentável para o arquipélago⁵⁶.

Tal qual os ingleses, ainda que em escala muito menor, os holandeses tinham interesse em comerciar os têxteis, tanto as fazendas quanto o linho, em troca do vinho. Os comerciantes de vinho da Madeira tinham ligações diretas com o Suriname⁵⁷, colônia holandesa na América do Sul para qual se tem o registro de saída de navios 46 vezes. Além dessa colônia, Curaçao, no Caribe, também foi destino de navios saídos da Madeira 25 vezes.

Ao que tudo indica, o vinho era mais uma vez o protagonista das relações entre a Madeira e esta outra nação. Desde o início do século há registros de vinho sendo exportado para as colônias holandesas, sendo Curaçao, ao lado do Brasil, destino de 6% do vinho saído da Madeira entre 1702-1713⁵⁸.

A partir da análise dos principais produtos que entraram no Porto de Funchal entre 1735-1745, é possível apontar o arquipélago da Madeira como parte do comércio Atlântico. Podem-se dividir os produtos em duas categorias: os alimentos e as manufaturas.

⁵⁶ MENESES, Avelino de Freitas. *Os Açores e os Impérios*. Arquipélago, História, 2ª Série, XIII, 2009. p. 212.

⁵⁷ HANCOCK, David. *"A revolution in the trade": Op. Cit.* p. 107

⁵⁸ Ibidem. p. 110

A primeira das categorias, a de alimentos, tem importações principalmente da América do Norte, dos domínios portugueses e dos domínios espanhóis, com destaque ao trigo, milho, farinha, peixes, sal e azeite. Em geral estes alimentos são importantes como parte da complementação da alimentação madeirense. Na segunda categoria, de produtos manufaturados, há destaque para as fazendas, englobando têxteis e ferragens. Estes produtos, por sua vez, eram comercializados em troca de vinho, destinado principalmente à América do Norte.

O comércio entre essas regiões é anterior ao século XVIII, iniciadas entre os séculos XV e XVI, com exceção da América do Norte, que o comércio se intensifica em meados do XVII. Há, portanto, uma continuidade nestas relações ao longo dos séculos, que no XVIII se voltam ao comércio do vinho madeirense, principal produto de exportação da Madeira e que dominou o mercado norte americano de vinhos.

2. Agentes e Trajetórias

2.1 Capitães e mercadores: origens

Como dito anteriormente, durante a análise das entradas e saídas do Porto de Funchal procurou-se destacar, quando possível, o local de origem dos mestres e capitães dos navios. Das 1557 entradas entre 1735-1745, a maior parte foi de ingleses, principalmente de Londres, seguidos dos madeirenses e de diferentes cidades da América do Norte. No Porto de Funchal, a maioria das entradas foi de não-portugueses. A maior parte dos mercadores entrou mais de uma vez em Funchal ao longo dos 10 anos, totalizando 1557 mercadores e capitães⁵⁹.

Tendo como origem a Grã-Bretanha, são 607 mestres e/ou capitães. Da Inglaterra estão divididos entre as seguintes cidades: Londres (395), Liverpool (72), Bristol (27), Plymouth (24), Falmouth (14), Waterford (5) e St. Ives (1). Da Irlanda são Cork (16) e Dublin (12), além de alguns identificados apenas como vindos da Irlanda (23). 6 estão identificados apenas como vindos da Escócia e 3 de Glasglow. Além desses, 9 estão descritos como vizinhos de Grã-Bretanha, sem maiores especificações.

Ainda entre os europeus não portugueses, 37 tem como origem Amsterdã e apenas um foi identificado como vindo da Holanda. Além desses, foram encontrados 3 dinamarqueses sem cidade especificada, e 3 de Saint-Malo, na França. Dos domínios espanhóis são apenas 3, um identificado como vizinho das Ilhas Canárias e dois de Tenerife.

Propriamente de Portugal são 288 capitães. Estes estão divididos entre 220 madeirenses, 41 lisboetas, 14 de São Miguel, 5 da Ilha Terceira, 4 do Faial, 3 de Santa Maria e 1 de Cascais, cidade costeira à oeste de Lisboa. Quanto aos madeirenses, não se sabe ao certo se eram todos da Ilha principal, uma vez que nos documentos estes eram descritos apenas como “vizinhos desta Ilha”. Alguns destes capitães foram identificados na outra documentação analisada, das entradas e saídas do Porto de Lisboa.

⁵⁹ Fonte: ANTT. Fundo: Alfandega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livros 1 a 4.

Quanto à América do Norte, o total de capitães das diferentes cidades é de 479. Eles estão divididos entre: 84 de Nova York, 78 de Boston, 70 da Filadélfia e 70 da Inglaterra Nova, 67 da Virginia, 35 de Maryland, 33 de Rhode Island, 18 de Amboy, 8 de Carolina, 6 de Terra Nova e 6 de Nova Londres, além de 2 de Salem. Assim como nas outras vezes em que apareceu, seja porto anterior ao de Funchal, seja para onde o navio tirou despacho, a região da Carolina não foi especificada como do Sul ou do Norte.

Alguns capitães se identificaram como originais de regiões do Caribe, sendo 4 de São Cristóvão 2 da Jamaica, 1 de Antígua e 1 de Curaçao. Além destes, 21 se identificaram como vizinhos de Bermudas⁶⁰. Os 107 capitães restantes são de origem não identificada, seja pelo documento ilegível, seja pela ausência da origem na descrição do documento, ou mesmo pela grafia dos nomes que não permitiu identificar a cidade de origem. Este último é o caso de, por exemplo, uma entrada em 20 de março de 1742, em que o capitão chamado David Blair, saído da Irlanda, é registrado como vizinho de “Lanscor”, ou mesmo da cidade de “Tapeson”, identificada como origem de 20 mercadores, ambas cidades que não foi possível identificar.

Como foi discutido no capítulo anterior, a presença de estrangeiros no arquipélago da Madeira é comum desde, pelo menos, o século XVI, usando a região como ponto de parada para cruzar o Oceano Atlântico, ou mesmo participando do comércio na região desde o início da produção de açúcar. A partir da análise documental, porém, foram encontrados indícios de que a Madeira poderia ter servido, ainda que para um número reduzido de mercadores, como ponto de entrada para o tráfico de escravos em território português.

A seguir, partindo de uma análise quantitativa das viagens, serão discutidas as rotas dos capitães e embarcações que passaram no Funchal no período que vai de janeiro de 1735 a maio de 1745. Serão apresentadas também as trajetórias de alguns mercadores que passaram pelo porto Funchal.

2.2 As rotas

De todos os navios que saíram do Funchal entre 1735 e 1745, os dois principais destinos foram a região do Caribe, com 426 viagens, e a América do Norte, com 423.

⁶⁰ Bermudas não fica necessariamente no Caribe, mas foi contabilizada junto a região dada sua similaridade de colonização com os domínios caribenhos.

No Caribe é a Jamaica o principal destino, totalizando 144 viagens, seguida de Antígua, com 98, São Cristóvão com 61 (provavelmente San Cristóbal, na República Dominicana), Suriname com 46, Bermudas com 37, Curaçao com 25, Montserrat com 9, além de 6 viagens registradas apenas como “West Indies”, podendo ser qualquer um dos domínios ingleses do Caribe.

Os despachos tirados para a América do Norte, tal qual as origens de cargas e origem dos mercadores, são para diversas regiões. A principal destas foi Nova York com 97 viagens, seguida de Carolina com 73, Boston com 64, Virginia com 60, Filadélfia com 59, Maryland com 25, Amboy com 18, Inglaterra Nova com 9, Rhode Island e Nova Londres com 5, Salem com 6 e Terra Nova com apenas 2.

Das regiões portuguesas, a que teve o maior número de viagens saídas da Madeira foi o arquipélago dos Açores, que conta com um total de 146 viagens. Destas, 72 são para a Ilha de São Miguel, 45 foram identificadas apenas como destino “Açores” e 12 como “Ilhas”, 7 para o Faial, 5 para a Ilha Terceira, 3 para Santa Maria e 2 para Graciosa. Lisboa foi o destino de 63 viagens, 18 saíram para o Rio de Janeiro, 12 para a Bahia e 5 viagens foram identificadas apenas como saídas para o “Brasil”. Cabo Verde foi o destino de 32 viagens. Das regiões de tráfico, são 7 viagens para Angola e 5 para a Guiné.

Entre os domínios espanhóis o principal destino foi o arquipélago das Canárias, com 39 viagens identificadas como despacho para “Canárias”, além de 15 para Tenerife. Para o porto de Cádiz, de onde saiu parte do sal consumido pela Madeira, foram registrados 23 despachos. Para a Inglaterra são no total 44 despachos, divididos entre 32 para Londres, 5 para Plymouth e para Falmouth e 2 para Bristol. Foram poucas viagens que tiveram como destino cidades europeias fora da Inglaterra ou da Espanha, sendo 4 para a Irlanda, 4 para Pescara, na Itália, 2 para Gibraltar, 1 para Amsterdã e 1 para a França. A única região da Ásia que apareceu nestas viagens foi a Índia, destino de 16 despachos.

A principal rota seguida pelos capitães ingleses era sair de Londres, parar na Madeira e seguir para, principalmente, o Caribe, mas também para a América do Norte. Em geral, considerando os intervalos entre os registros de entrada e os de despacho, estas embarcações ficavam entre uma ou duas semanas na Madeira, com raras exceções de um ou mais meses. Como dito anteriormente, estes navios eram carregados principalmente de fazendas e de mantimentos e paravam na Madeira para

comerciar estes produtos em troca do vinho madeirense, seguindo a viagem carregados de vinho para o Caribe e/ou para a América do Norte.

Os capitães norte-americanos normalmente faziam as rotas saindo de algum porto local, geralmente da região de suas origens, iam até a Madeira carregados principal de produtos alimentícios, e, tal qual os ingleses, ficavam de uma a duas semanas na Ilha. De lá voltavam diretamente para a América do Norte, e em alguns casos para o Caribe. Também como no caso dos mercadores saídos da Inglaterra, muito provavelmente predominava a venda dos produtos saídos da América do Norte em troca de vinho.

Este comércio pode ser compreendido através do estabelecimento das empresas madeirenses de vinho. Estas empresas estabeleceram seus negócios inicialmente através de relações pessoais, passando a elencar alguns residentes da América do Norte como agentes das empresas na América, a fim de difundir o produto. Isto resultou na expansão do vinho entre as colônias britânicas e, principalmente, transformou o vinho madeirense em um produto de luxo, fazendo do Caribe, assim como era a América do Norte, um importante e lucrativo destino⁶¹.

Este mercado era tão importante quanto o norte americano, tanto é que parte do vinho que ia para o Caribe sofreu algumas mudanças na forma de sua produção, já que os compradores da região preferiam o vinho mais doce. Isto fez com que parte da produção de vinho a ser comercializado no Caribe, principalmente o vinho destinado para a Jamaica, não tivesse mais adição de conhaque, o que era comum na produção de vinho exportado para outras regiões⁶².

Como foi dito, dentre todas as viagens somente 3 foram de capitães originários de domínios espanhóis. Ao mesmo tempo, são 77 viagens que tinham estes domínios como destino. Destas, a maior parte era composta por capitães portugueses. A Madeira, quando comparada com os arquipélagos vizinhos das Canárias e dos Açores, era uma região de maior força econômica, o que a colocou em uma relação privilegiada em relação aos territórios próximos desde o século XV. Quando consideradas as saídas tanto para os Açores quanto para as Canárias e para Cádiz, mais uma vez é o vinho que dita as relações, já que desde o século XVI os produtos madeirenses são parte do comércio com as outras regiões insulares e com a Espanha

⁶¹ HANCOCK, David. *"A revolution in the trade"*: Op. Cit. p. 143

⁶² Ibidem. p. 137-143

continental. No caso dos domínios espanhóis, em especial as Canárias, o vinho era moeda de troca para o trigo e para o sal⁶³.

Como o século XVIII é o século do vinho para a Madeira, não é estranho o baixo número de saídas para a Europa. O vinho é parte fundamental da cultura europeia graças, principalmente, aos costumes do cristianismo, sendo parte da produção de diversos países europeus. Logo, o mercado europeu contava com vinhos de diferentes regiões o que não era atrativo para o comércio do vinho madeirense, que encontrou na América e no Caribe dois grandes mercados a serem explorados⁶⁴.

Ainda que historicamente Portugal tivesse relações estabelecidas com a Índia, haja visto seus domínios na região até meados do século XVII, das 16 viagens saídas do Funchal que tiveram o país asiático como destino, nenhuma foi de capitães portugueses. Foram, na verdade, 12 mercadores de Londres, 2 de Rhode Island, uma de um mercador de Plymouth e uma de um mercador de Boston. Alistair Mutch, através da análise dos livros de cartas de mercadores, aponta para a Índia como um outro mercado para o vinho madeirense durante o século XVIII, começado por meio de redes familiares e religiosas, com trocas voltadas principalmente para a compra de têxteis⁶⁵.

Nos domínios portugueses da África, o vinho era uma das muitas mercadorias usadas no comércio de escravos, e o vinho madeirense esteve presente nestes domínios desde, pelo menos, a metade do século XVII. O vinho exportado para estas regiões era trocado por escravos, principalmente em Angola, que eram vendidos no Brasil, onde se adquiria o açúcar que era levado à Madeira, fechando o circuito de triangulação. Alguns comerciantes, porém, preferiam fazer o comércio direto entre o vinho madeirense e o açúcar brasileiro⁶⁶. Os mercadores que saíam da Madeira e tinham como destino a África eram na maioria oriundos de Lisboa. Poucos eram os madeirenses que tiraram despacho para a África, preferindo o comércio com os Açores e os domínios espanhóis.

Quando analisadas em conjunto, a diferença na quantidade de viagens por destino evidencia duas questões: o crescimento do consumo de vinho da Madeira nas

⁶³ VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular*. Séculos XV e XVII. (Madeira, Açores e Canárias), Funchal: CEHA-Biblioteca Digital, 1987. p. 143-145

⁶⁴ CF: VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira*. Op. Cit. 7-10. HANCOCK, David. *Oceans of wine*. Op. Cit. 20-26. BRAUDEL, Fernand.

⁶⁵ MUTCH, Alistair. *Europe, the British Empire and the Madeira trade: Catholicism, commerce and the Gordon of Letterfourie Network, c. 1730-1800*. Northern Scotland, 7 (1). 2016. p. 30

⁶⁶ VIEIRA, Alberto. *A Vinha e o vinho na História da Madeira*. Op. Cit. p. 348-349

colônias britânicas e o domínio dos estrangeiros no comércio deste produto. Os britânicos foram os responsáveis tanto pela difusão quanto pelo comércio do produto. Entre 1727 e 1768, somente 2 portugueses estavam entre os maiores exportadores de vinho⁶⁷.

2.3 Trajetórias

Durante a análise documental, algumas viagens chamaram a atenção, dada suas especificidades. Foram, então, selecionados 3 capitães a partir dessas diferenças. É o caso do capitão madeirense João Paulino Mayringk, e dos norte-americanos William Brown e de Nathan Bull. Foram contabilizadas ao menos 3 viagens destes capitães ao longo dos 10 anos.

Uma das questões que mais chamou a atenção durante a análise foram os casos de navios naturalizados. Entre as 1557 viagens, ocorreu a naturalização de 39 navios. Em geral, a informação da naturalização era apresentada abaixo do destino para qual o navio tirava despacho. Nela constava a informação de que o navio havia sido naturalizado e em seguida era escrito o novo nome do navio, sempre nomes de navios portugueses.

Os dois capitães estrangeiros selecionados foram selecionados justamente por terem registros de diferentes viagens e por terem sido naturalizados. No caso do capitão madeirense, o que chamou a atenção foram os números de registros deste capitão nas diferentes fontes. Cabe ressaltar que há uma limitação de documentação para a reconstituição destas trajetórias, uma vez que são apenas 3 fontes documentais analisadas, além do TSTD.

João Paulino Mayringk

João Paulino Mayringk é um capitão que apareceu, ao todo, 14 vezes nos diferentes fundos analisados. Ele foi registrado 8 vezes na documentação Porto do Funchal e 4 vezes na documentação de Lisboa. Além disso, há dois registros dele no TSTD. Na documentação lisboeta ele aparece como João Paulino Maring, no TSTD

⁶⁷ HANCOCK, David. *Oceans of wine. Op. Cit.* p. 134-138

ele aparece uma vez como João Paulo Mayringol e uma vez como João Paulino Maringá, ambos registros tirados de documentos do Arquivo Histórico Ultramarino. Na documentação do Funchal, porém, há o registro de sua assinatura, em que ele assina como João Paulino Mayringk. Apesar das diferentes grafias, há de se dizer que se tratam da mesma pessoa.

O primeiro registro entre os que foram encontrados é do Porto do Funchal, ocorrido em 08 de outubro de 1735⁶⁸. João Paulino Mayringk teria saído da Bahia a bordo do navio Nossa Senhora do Livramento, Santo Antônio e Almas, e ao entrar em Funchal registrou carga de açúcar, solas, telha, tijolo e um escravo jovem, especificado como “moleque”. Neste primeiro registro não há nenhum registro de viagem de saída, mas no TSTD há um registro deste capitão é de 01 de janeiro de 1736 e nele consta que, antes de ir para Luanda, ele teria saído da Ilha da Madeira⁶⁹. O navio registrado em Luanda tem como nome Nossa Senhora do Livramento, Santana e Almas. Nesta viagem ele teria embarcado 129 escravos, e, ainda que não tenham mais informações a respeito do destino destes escravos, o mesmo número foi desembarcado no destino.

No Funchal ele entra novamente 08 de novembro de 1737, com o navio chamado Santana e São Joaquim, desta vez vindo do Rio de Janeiro e registrando carga de açúcar, mel, solas e quatro escravos⁷⁰. Tiraria despacho para Lisboa em 16 de janeiro de 1738. O próximo registro também é do TSTD, em 20 de outubro de 1738⁷¹. Mayringk teria saído da Bahia antes de chegar a Luanda, novamente com uma embarcação chamada Nossa Senhora do Livramento, Santana e Almas, mas desta vez com um segundo capitão chamado Manoel Pinto. O número de escravos embarcados foi de 466, e destes 451 sobreviveriam à viagem e teriam sido desembarcados na Bahia em 10 de dezembro do mesmo ano. Entre estes escravos, 14.2% seriam de crianças.

⁶⁸ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 3.

⁶⁹ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 49198. Source of data: Arquivo Histórico Ultramarino (Lisboa, Portugal), Bahia, Caixa 57, Doc. 4897.

⁷⁰ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 3.

⁷¹ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 8675. Source of data: Klein, Angola dataset: University of Wisconsin Library (Madison, Wisconsin, USA) Klein, Angola data-set, 1723-1771. AHU,ACL,CU,005,cx.66,d.5618: Arquivo Histórico Ultramarino (Lisbon, Portugal) Arquivo Central, Conselho Ultramarino AHU,ACL,CU,005,cx.57,D.4897: Arquivo Histórico Ultramarino (Lisbon, Portugal) Arquivo Central, Conselho Ultramarino.

Na documentação madeirense, porém, há um registro de 18 de novembro de 1738⁷². O capitão teria vindo de Tenerife, nas Canárias, com o navio de nome Nossa Senhora dos Prazeres, Santo Antônio e Almas, registrando carga de peles e solas. Tiraria despacho novamente em 24 de dezembro de 1738, desta vez para Bissau, sendo este o último registro dele até 1742. Após quase 4 anos, então, ele entraria novamente no Funchal em 07 de junho, desta vez vindo de Lisboa com carga de sal, azeite, farinha, açúcar e algumas encomendas⁷³. Da Madeira ele seguiria para São Miguel em 04 de julho. Apesar da origem ser Lisboa e a data coincidir com a documentação analisada das saídas do Porto de Lisboa, não há o registro dessa viagem nesta documentação.

Desta vez vindo de São Miguel, o capitão entra novamente no Funchal em 30 de agosto de 1742, com o navio nomeado Santa Clara, Santo Antônio e Almas, trazendo carga de trigo, favas, feijão e alguns fardos de pano⁷⁴. Sua próxima saída seria em 11 de setembro, menos de 2 semanas depois, novamente para São Miguel. Com o mesmo navio vindo de São Miguel, entrou em 22 de outubro do mesmo ano e com a mesma carga anterior, mas novamente sem tirar despacho.

O próximo registro é de quase 4 meses depois, em 07 de março de 1743, mais uma vez vindo de São Miguel e com carga de trigo, feijão, pano de linho e toucinho⁷⁵. No último dos registros de Funchal em que Mayringk aparece, está uma viagem registrada em 02 de agosto de 1743, vinda de Lisboa, em que ele registra carga de sal, telha, tijolo, açúcar, azeite, encomendas⁷⁶. O despacho seria exatamente uma semana depois, em 09 de agosto, desta vez registrada apenas para os “Açores”.

Este capitão aparecia depois mais 4 vezes, todas na mesma documentação de Lisboa⁷⁷. Ainda em 1743, ele teria saído da capital portuguesa para São Miguel em 07 de dezembro. No ano seguinte aparece como membro de uma frota de 33

⁷² Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 3.

⁷³ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁷⁴ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁷⁵ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁷⁶ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁷⁷ Fonte: ANTT. Fundo: Junta do Comércio. Seção: Secretaria. Subseção: Navegação. Unidade: Livro de Lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia. Livro 74.

embarcações que tinham como destino o Rio de Janeiro que saiu em 01 de junho. Ele, então, volta a aparecer em 13 de janeiro de 1747 saindo junto com outra embarcação, capitaneada por João Gomes Lisboa, para a Paraíba. Seu último registro seria a volta para Lisboa no mesmo ano, entrando em 22 de setembro, desta vez saído da Paraíba, mas acompanhando uma frota de Pernambuco.

Estes registros permitem reconstituir parte de alguns destinos João Paulino Mayringk ao longo de 10 anos. Neste tempo, o mercador participou de três circuitos mercantis distintos que eram conectados entre si. O primeiro deles foi o tráfico de escravos, em que ele aparece duas vezes, uma tendo sido registrado como saído diretamente da Madeira. Como foi dito anteriormente, o tráfico de escravos fez parte das redes comerciais da madeira, sendo principalmente o vinho madeirense o produto do arquipélago.

O segundo comércio é inter-insular, em que ele aparece indo e voltando de São Miguel, trazendo consigo os principais produtos do arquipélago vizinho. Este também era de interesse dos madeirenses, haja vista a necessidade de abastecimento de alimentos que aumentou ao longo do século XVIII. E, nos últimos registros, ele aparece viajando junto às frotas para o Brasil, tendo como destino o Rio de Janeiro e a Paraíba, além de voltar com a frota de Pernambuco para Lisboa, o que pode indicar que ao longo dos anos ele desenvolveu redes próprias com o Brasil para além do tráfico.

William Brown

Já é sabido que os estrangeiros dominaram o comércio na Madeira, porém um fato que chamou a atenção foram os casos de naturalização das embarcações. É o que aconteceu com a embarcação de William Brown, mercador oriundo da América do Norte registrado no Porto do Funchal 5 vezes ao longo de 10 anos. Ao que tudo indica, ele era originário da região entre Nova York e Inglaterra Nova.

A primeira viagem que consta registro deste mercador é de 09 de abril de 1737⁷⁸. Ele teria saído de Inglaterra Nova e entrado na Madeira com o navio nomeado Abigail, tendo registrado carga de bacalhau, madeira, azeite e arroz. Seu despacho foi para Boston em 15 de abril do mesmo ano, provavelmente carregando vinho

⁷⁸ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 3.

madeirense. Três anos depois, em 1 de agosto de 1740, ele voltava a Ilha, desta vez saindo do Suriname com carga de mel e 1 barril de café⁷⁹. Dessa vez o despacho seria em 09 de agosto, pouco mais de uma semana após a entrada, e teria como destino Nova York. Mais uma vez era provavelmente abastecido de vinho.

No ano seguinte, em 09 de junho de 1741, ele entra em Funchal, vindo da Inglaterra Nova, com carga de farinhas, madeira de pipa, feijão, milho, arroz, mel e alcatrão⁸⁰. O despacho de partida seria para Amboy 6 dias depois, em 15 de junho. Em 1742 ele retorna a Ilha com um navio chamado de Príncipe Frederico em 19 de junho⁸¹. Desta vez havia saído de Nova York com carga de madeira de pipa, farinha, biscoito e cera. O que chama a atenção nesta última viagem é que o navio se naturaliza em 28 de agosto e passa a se chamar Santa Rita e Santo Antônio. O mercador que geralmente ficava cerca de 1 semana na Ilha teria ficado mais de um mês até ser naturalizado, e tiraria despacho somente em 04 de setembro, mas desta vez indo para São Miguel, território português.

Ele voltaria a Ilha mais uma vez, em 22 de setembro de 1744, saído de Nova York com carga de milho, farinha, madeira de pipa, biscoito, presunto e um escravo⁸². Vê-se nesta entrada que o navio não era mais o naturalizado, pois este chamava-se Garret. Da Madeira, Brown seguiria viagem para Curaçao, território holandês do Caribe, em 30 de setembro. O que chama a atenção no caso deste capitão é que, entre os inúmeros registros de mercadores homônimos registrados no TSTD, alguns dos registros podem ser justamente do William Brown que fez comércio e naturalizou seu navio na Madeira.

Constam entre 1751 e 1754, portanto uma diferença de aproximadamente 10 anos entre a última das viagens na Madeira que na documentação vista, 3 registros de William Brown fazendo comércio de escravos na África tendo saído de portos da América do Norte. Estes 10 anos estão de uma margem temporal possível para a atividade dos mercadores. Estas viagens na África teriam ocorrido com o mesmo navio, nomeado “Prince Sherboro”, e foram saídas de Newport, em Rhode Island.

⁷⁹ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁸⁰ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁸¹ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁸² Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

Na primeira viagem, em 1751, o capitão Brown teria adquirido 60 escravos em Sherboro, região da África não identificada, e teria desembarcados 50 destes escravos em Rhode Island⁸³. A viagem seguinte, em 1752, chama mais ainda a atenção⁸⁴. Com um navio de mesmo nome e com o mesmo porto de saída, a viagem teria começado em 20 de abril, mas desta vez o local de aquisição dos escravos seria Cacheu, território português. Em Cacheu teriam sido embarcados 40 escravos e, destes, 33 foram desembarcados na capital portuguesa de Lisboa.

O outro registro de Brown no TSTD é de 1754⁸⁵. Neste, constam como embarcados 83 africanos sem especificação de local de aquisição, e que destes 69 teriam sido desembarcados no Suriname. No mesmo período constam 2 registros de um mercador que também se chamava William Brown, mas estas seriam viagens começadas em Bristol, no Reino Unido, com o mesmo navio que levava o nome desta cidade. Há, porém, um conflito de datas entre estas e as viagens saídas de Rhode Island, uma vez que em 1752 a saída da América teria começado em 20 de abril, enquanto a saída da Inglaterra teria começado em 07 de abril⁸⁶, o que indica apenas um caso de homônimos.

O interessante do caso do William Brown que passou pela Madeira é que quando se pensa no comércio realizado pelos mercadores, entende-se que este era feito através das redes de relação. Nos registros de Brown do Funchal, ele consta como oriundo da América do Norte, de onde saiu para fazer comércio na África segundo os registros do TSTD. Após algumas viagens até a Madeira ele teria naturalizado a embarcação e tiraria despacho para o território português São Miguel, destino incomum haja visto que ele geralmente ia da América para a Madeira e voltava para a América.

⁸³ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 37224. Source of data: Owen, 28-32: Owen, Nicholas, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axcedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, edited and with an introduction by Evelyn Martin (London, 1930).

⁸⁴ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 37225. Source of data: Owen, 32-4: Owen, Nicholas, *Journal of a Slave-Dealer: A View of Some Remarkable Axcedents in the Life of Nics. Owen on the Coast of Africa and America from the Year 1746 to the Year 1757*, edited and with an introduction by Evelyn Martin (London, 1930). Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981). AHU,Guiné, 1a Secção, cx 8, doc 36: *Arquivo Histórico Ultramarino* (Lisbon, Portugal).

⁸⁵ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 36170. Source of data: Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981).

⁸⁶ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 17308. Source of data: Richardson,III: Richardson, David, *Bristol, Africa and the Eighteenth Century Slave Trade to America*: 4 vols.

Anos depois, porém, ele é registrado comerciando escravos em Cacheu e levando-os para Lisboa, ambos territórios portugueses, o que pode indicar uma relação deste comércio com a Madeira e a construção de redes com mercadores portugueses. Além disso, na última viagem registrada na Madeira, ele tiraria despacho para Curaçao, território holandês, e no último registro do TSTD ele levaria escravos para o Suriname, também território holandês. Mais uma vez, é possível especular sobre as redes deste mercador com diferentes agentes nos diferentes territórios, o que permitiu que ele participasse de diferentes comércios.

Nathan Bull

O caso de Nathan Bull é parecido com o caso de William Brown. Este mercador entrou no Funchal 4 vezes entre 1735 e 1745. Na primeira viagem, Bull saiu de Rhode Island e entrou no porto madeirense com o navio nomeado “Ranger” em 19 de dezembro de 1739⁸⁷. A carga registrada era de mel, arroz, farinhas, azeite, trigo, bacalhau, e tabuado de pinho, carga comum da América do Norte. A saída de Funchal seria em 04 de janeiro do ano seguinte, tendo Antígua, no Caribe, como destino. Mais uma vez o interesse deste mercador deveria residir no vinho madeirense.

O mesmo Nathan Bull de Rhode Island apareceria novamente no Funchal em 22 de setembro de 1741, saído de Terra Nova na América do Norte com o navio nomeado “Bacay”, registrando em sua carga apenas bacalhau⁸⁸. Desta vez, tiraria despacho para a colônia holandesa do Suriname. O terceiro registro é novamente com a embarcação “Ranger”, entrando na Madeira em 09 de novembro de 1742, com carga de banha, azeite e peixe⁸⁹. Quase 3 semanas depois, em 28 de novembro, ele sairia do Funchal com destino à Jamaica, outro dos grandes mercados do vinho madeirense.

O último registro deste capitão na documentação portuguesa foi feito em 1743, quando Bull levou até a Ilha em 11 de outubro carga de peixes e azeite⁹⁰. O destino, porém, seria Cabo Verde, território português em que o tráfico de escravos era

⁸⁷ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 3.

⁸⁸ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁸⁹ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

⁹⁰ Fonte: ANTT. Fundo: Alfândega do Funchal. Seção: Entrada de Navios. Subseção: Entrada Geral. Unidade: Livro 4.

importante. No TSTD, os registros de possivelmente o mesmo mercador são 4, entre 1762 e 1769. As 4 viagens para o comércio de escravos foram iniciadas em Rhode Island, exatamente de onde Nathan Bull é natural, como consta no registro do Funchal.

Na primeira viagem, iniciada em 25 de abril de 1762 com a embarcação de nome “Friendship”, Bull teria adquirido 83 escravos em local não identificado e destes, 69 teriam sido desembarcados, ainda que não houvesse registros de onde⁹¹. Em 1766, com um navio chamado de “Sally”, Bull teria desembarcado 64 escravos, dos 77 adquiridos, em algum porto do Caribe⁹². Estes dois primeiros registros, infelizmente, não contam com maiores informações a respeito dos locais, o que dificulta o mapeamento inicial deste capitão.

Em 1767, há o registro deste norte americano comprando escravos na Costa do Ouro, território que foi inicialmente domínio português, mas que de meados do século XVII até os fins do século XIX era território holandês⁹³. Com a embarcação de nome “Nelly”, ele teria adquirido um total de 130 escravos, numa viagem iniciada em 11 de agosto, e teria desembarcado 113 em Santa Cruz, ilha no Caribe parte das Ilhas Virgens Americanas. O último dos registros do TSTD é de 1769, numa viagem iniciada em 07 de novembro de 1768, em que Bull parte de Rhode Island para a Costa do Ouro e adquire 182 escravos⁹⁴. Destes, quase a metade morreu durante a viagem, tendo sido desembarcados apenas 95 em Barbados.

Apesar de não ter sido naturalizado, considerando apenas os anos da documentação analisada, Nathan Bull aparece no Funchal tendo diferentes destinos, em que entre eles aparece uma viagem para Cabo Verde, importante para o tráfico de escravos. Acredita-se que o Bull do TSTD é o mesmo que viajou algumas vezes

⁹¹ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 17308. Source of data: Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981).

⁹² Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 36325. Source of data: Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981).

⁹³ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 36335. Source of data: Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981). T70/1263: *British National Archive* (Kew) Treasury. LList, 26 June 1767: *Lloyds' Lists (1741, 1744, 1747-53, 1755, 1757-58, 1760-77, 1779-1808)*.

⁹⁴ Fonte: Transatlantic Database Slave Trade; Voyage ID: 36374. Source of data: Coughtry, 241-85: Coughtry, Jay, *The Notorious Triangle: Rhode Island and the African Slave Trade, 1700-1807* (Philadelphia, 1981). CO28/33,gg52: *British National Archives* (Kew) Colonial Office. T70/31,p.347: *British National Archive* (Kew) Treasury. NARA,Boston, RG36: National Archives at Boston, Waltham, MA., RG 36, Records of the Custom Houses, Accounts of Duties, 1768-1776.

para a Madeira, já que nos registros do Funchal ele é registrado como originário de Rhode Island e este é o ponto de partida dele nas viagens do TSTD.

3. Considerações Finais

Tanto a investigação histórica sobre a Madeira e sua relação com a economia global, quanto a análise dos grupos mercantis que atuaram neste espaço do Oceano Atlântico necessitam de aprofundamento. Ainda assim, dado o escopo deste trabalho, alguns apontamentos são possíveis de serem feitos, tanto a respeito das cargas que entraram no Porto do Funchal quanto sobre os mercadores que por este porto passaram. Espera-se que futuramente esta pesquisa possa ser devidamente ampliada, aprofundando o universo de fontes documentais e de discussões bibliográficas.

As cargas

Na relação entre as Ilhas Atlânticas, é possível apontar para a Madeira como a principal região dentre estas, considerando as regiões vizinhas dos Açores e das Canárias. No século XVIII o vinho madeirense havia alcançado o mundo, tornando o arquipélago praticamente uma região autônoma quando comparado a outros domínios da Coroa Portuguesa. Mercadores de várias regiões e nacionalidades desenvolveram suas relações a partir do comércio com o arquipélago, fundamentando relações principalmente a partir da produção e do comércio de vinho madeirense pelo mundo⁹⁵.

Ao mesmo tempo, a valorização das ilhas vizinhas, que serviam principalmente como fornecedoras de alimentos para os madeirenses, era um impacto direto do desenvolvimento econômico do arquipélago. A Madeira e suas relações comerciais teriam condicionado o desenvolvimento das sociedades nas ilhas ao redor, contribuindo não só técnicas agrícolas de produção tanto de açúcar quanto de vinho, mas também ampliando as rotas comerciais da região, fazendo com que estas incluíssem os vizinhos insulares⁹⁶.

Por outro lado, é possível perceber algumas diferenças no desenvolvimento deste espaço atlântico com as outras regiões da Europa. É o caso, principalmente, das relações com a Grã-Bretanha. Os produtos manufaturados que entraram no Funchal eram todos oriundos principalmente da Inglaterra, resultado direto dos

⁹⁵ HANCOCK, David. *"A revolution in the trade"*: Op. Cit. p. 137

⁹⁶ VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular*. Op. Cit. p.9

processos de industrialização que ocorreram desde, ao menos, o começo do século XVIII⁹⁷.

A industrialização inglesa foi responsável por um rápido crescimento da economia, pautado principalmente nos processos industriais de produção de têxteis e de metais, o que deu a Inglaterra uma posição única na economia global do século XVIII⁹⁸. São justamente as fazendas, têxteis e ferragens, os produtos mais comuns das cargas britânicas que entraram no Funchal, trocados pelo vinho que era levado à América do Norte e o Caribe. Isso evidencia a diferença entre o desenvolvimento econômico destes espaços: enquanto os produtos ingleses são produtos industrializados, o principal produto madeirense era o vinho.

O caso dos mercadores

Sem maiores informações torna-se difícil precisar os detalhes das trajetórias destes diferentes capitães. Porém, ao cruzar as informações da documentação do Funchal com os dados da The Slave Trade Database, pode-se apontar algumas hipóteses. É sabido que os mercadores, visando o lucro, não se prendiam somente em conexões entre família, amigos e companhias, as chamadas “F-Connections” (Family, Friends, Firms). No tráfico de escravos, por exemplo, os mercadores de diferentes origens e culturas construíam redes de contato e comércio que permitiam ultrapassar as limitações que eram impostas pelos grandes Impérios ao acesso do comércio de escravos⁹⁹.

O que a trajetória destes mercadores, em especial no caso dos estrangeiros, tem em comum é justamente o uso da Madeira, uma região que não era mais tão importante para a coroa portuguesa no século XVIII, já que o ouro brasileiro era o centro das atenções, como ponto de entrada para o comércio de escravos nos espaços africanos.

⁹⁷ O processo de industrialização na Europa ocorreu desde o século XVII, mas é no XVIII que este processo ganha novas escalas. CF: MATHIAS, Peter. *The First Industrial Nation: The economic history of Britain, 1700-1914*. Routledge, 2014. p. 110

⁹⁸ MATHIAS, Peter. *The First Industrial Nation*. Op. Cit. p. 8-12

⁹⁹ SILVA, Filipa Ribeiro. Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580-1800. IN: ANTUNES, Catia. POLANIA, Amelia. *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Leiden: Brill, 2016. p. 43-45

No caso de William Brown, ele inicia sua trajetória comerciando na Madeira os produtos vindos da América inglesa, provavelmente atrás de carregamentos de vinho para serem exportados para a América do Norte e o Caribe, e em dado momento se naturaliza e se insere no comércio inter-insular, indo para São Miguel, nos Açores. Alguns anos depois, este mesmo mercador é registrado adquirindo escravos em território português e levando-os para a capital portuguesa. Isso pode indicar a construção de redes mercantis com portugueses da Madeira, que leva este mercador a outros tipos de comércio, principalmente o tráfico de escravos.

O segundo caso dos estrangeiros, de Nathan Bull, indica novamente a construção de redes a partir do comércio de vinho. Desta vez, pode-se apontar que este mercador tinha relações com os holandeses, haja visto a viagem saída do Funchal com destino ao Suriname. Anos mais tarde, este mercador faria comércio de escravos na Costa do Ouro, território holandês. Além disso, a viagem saída da Madeira para Cabo Verde indica interesse no tráfico, uma vez que a produção de açúcar de Cabo Verde não deveria ser interessante uma vez que Bull teria relações no Caribe, importante na produção açucareira.

O caso do madeirense João Paulino Mayringk, porém, apresenta a trajetória de um mercador que teve interesse na diversificação dos seus comércios. Aparece fazendo tráfico em Luanda, participando do comércio com o arquipélago dos Açores e, nos últimos registros, como parte do comércio entre Portugal continental e o Brasil, cruzando o Atlântico nos dois sentidos junto com as frotas.

FONTES

Fontes Manuscritas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo – Lisboa

- Fundo: Junta do Comércio 1755/1834

Seção: Secretaria, 1755/1834

Subseção: Navegação 1757/1834

Série: Registro de entrada e saída das frotas 1739-05-14/1763-12-20.

Unidade de instalação: 1 - Livro de Lembrança das entradas e saídas das frotas portuguesas, e de outros navios para a América e Estados da Índia. Livro 74.

- Fundo: Alfândega do Funchal 1620/1834

Seção: Movimento do Porto, 1675/1849.

Série: Entrada de Navios, 1717/1834.

Subsérie: Entrada geral, 1717/1834. Livros 1 a 4.

- Fundo: Alfândega do Funchal 1620/1834

Seção: Mesa Grande, 1620/1841

Subseção: Cobrança de Direitos, 1620/1841

Série: Fianças de despachos de navios, 1687/1832. Livros 103 a 106.

Fontes Digitais

- The Trans-Atlantic Slave Trade Database

Registro de entrada e saída das embarcações dos portos metropolitanos e coloniais

Disponível em slavevoyages.org

BIBLIOGRAFIA

AMORIN, Inês. Monopólio e concorrência - a "roda do sal" de Setúbal (Portugal) e as rotas internacionais (segunda metade do século XVII a inícios do de XIX). IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008. p. 186-187

BLACKBURN, Robin. *A construção do escravismo no Novo Mundo*. Do Barroco ao Moderno, 1492-1800. Rio de Janeiro: Record, 2003.

BRAGA, Isabel Drumond. O azeite na Época Moderna. IN: COIMBRA, Raquel Ferreira. GOMES, Luís Filipe C. *O Azeite e a Oliveira ao longo do tempo*. Museu do Azeite. Arquehoje: Repeses, 2019.

BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo (Séculos XV-XVIII)*: As Estruturas do Cotidiano. Vol. 1. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

_____. *Civilização Material, Economia e Capitalismo (Séculos XV-XVIII)*: Os Jogos das Trocas. Vol. 2. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

CARDOSO, António Barros. Os mercadores de vinho do Porto e o sal português. IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008.

CARRARA, Ângelo Alves. *As receitas imperiais portuguesas*; Estrutura e conjunturas, séculos XVI-XVIII. In: Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, IX; 7-9 de setembro, 2011, Curitiba (PR). Anais do IX Congresso da Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2011.

ELLIOT, John H. *España y su mundo, 1500-1700*. Barcelona: Taurus, 2018.

GODINHO, Vitorino Magalhães. *A Expansão Quatrocentista Portuguesa*. 2ª ed. Lisboa: Dom Quixote, 2007.

HANCOCK, David. *Oceans of wine: Madeira and the Emergence of American Trade and Taste*. New Haven: Yale University Press, 2009.

_____. "A revolution in the trade": wine distribution and the development of the infrastructure of the Atlantic market economy, 1703–1807. IN: MCCUSKER, John J. MORGAN, Kenneth. *The early modern Atlantic economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.

LOPES, Gustavo Acioli. *Negócio da Costa da Mina e Comércio Atlântico - Tabaco, Açúcar, Ouro e Tráfico de Escravos: Pernambuco (1654-1760)*. Tese (Doutorado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

MACHADO, Margarida de Vaz Rego. *O milho nos finais de setecentos na Ilha de São Miguel*. São Miguel: Arquipélago. História. 2ª série, vol 1, nº 2, 1995.

MAGALHÃES, Joaquim Romero. *O açúcar nas ilhas portuguesas do Atlântico, séculos XV e XVI*. Varia História, Belo Horizonte, vol. 25, nº 41, jan/jun 2009.

MANCALL, Peter. ROSENBLOOM, Joshua. WEISS, Thomas. *Slave Price in The Lower South, 1722-1815*. Paper for NBER's program on the Development of the American Economy, 1999.

MARTINS, Diego de Cambraia. *O Tráfico de Escravos em Bissau e a Dinâmica da Economia Atlântica Portuguesa (1756-1808)*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.

_____. *A Companhia Geral de Comércio do Grão-Pará e Maranhão e os Grupos Mercantis no Império Português (c.1755 – c.1787)*. Tese (Doutorado em

História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2019.

MATHIAS, Peter. *The First Industrial Nation: The economic history of Britain, 1700-1914*. London: Routledge, 2014.

MAURO, Frédéric. *Portugal, o Brasil e o Atlântico, 1570-1670*. 2 vols. Lisboa: Editorial Estampa, 1997.

MCCUSKER, John J. MENARD, Russel R. *The Economy of British America, 1607-1789*. North Carolina: University of North Carolina Press, 1991.

MELO, Felipe Souza. *O negócio de Pernambuco: financiamento, comércio e transporte na segunda metade do século XVIII*. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2017.

MENESES, Avelino de Freitas. *Os Açores e os Impérios*. Arquipélago, História, 2ª Série, XIII, 2009.

_____. *O Vinho na História dos Açores: a introdução, a cultura e a exportação*. Arquipélago – História, 2ª série, XIV-XV (2010, 2011).

MILLER, Joseph C. *O Atlântico Escravista: açúcar, escravos e engenhos*. Revista Afro-Ásia, 19/20, 1997.

MONT SERRATH, Pablo Oller. *O Império Português no Atlântico Português: Poderio, Ajuste e Exploração (1640-1808)*. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo São Paulo, 2013.

MUTCH, Alistair. *Europe, the British Empire and the Madeira trade: Catholicism, commerce and the Gordon of Letterfourie Network, c. 1730-1800*. Northern Scotland, 7 (1). 2016

PEDREIRA, Jorge Miguel. *As consequências econômicas do império: Portugal, 1415-1822*. *Análise Social, Quarta Série*, Vol. 33, No. 146/147 (1998).

_____. *Os negociantes de Lisboa na segunda metade do século XVIII: padrões de recrutamento e percursos sociais*. *Análise Social, Quarta Série*, Vol. 27, Nº. 116/117. *História Social das Elites*. 1992.

_____. *Os homens de Negócio da Praça de Lisboa - de Pombal ao Vintismo (1755-1822): diferenciação, reprodução e identificação de um grupo social*. Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa, 1996.

SANTOS, Filipe. O Sal na História da Madeira (Séculos XV-XVIII): alguns indicadores. IN: AMORIN, Inês. *A articulação do sal português aos circuitos mundiais: antigos e novos consumidores*. II Seminário Internacional sobre o sal português. Universidade do Porto, 2008.

SILVA, Filipa Ribeiro. Trans-Imperial and Cross-Cultural Networks for the Slave Trade, 1580-1800. IN: ANTUNES, Catia. POLANIA, Amelia. *Beyond Empires: Global, Self-Organizing, Cross-Imperial Networks, 1500-1800*, Leiden: Brill, 2016.

VIEIRA, Alberto. *Comércio inter-insular. Séculos XV e XVII*. (Madeira, Açores e Canárias), Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 1987.

_____. *Guia para a história e investigação das Ilhas Atlânticas*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 1995.

_____. *A Vinha e o vinho na História da Madeira: Séculos XV a XX*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2003.

_____. *A Madeira e o Contrabando no Espaço Atlântico*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2012.

_____. *A Madeira na Construção de Portugal, da Europa e do Mundo*. Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2013.

_____. *Madeira. Canaviais, Engenhos e Escravos*. Funchal: Cadernos de divulgação do Funchal: Centro de Estudos de História do Atlântico – CEHA, 2018.

VIEIRA, Alberto. CLODE, Francisco. *A Rota do Açúcar na Madeira*. Funchal: ARAP, 1996.